

⑯ BUNDESREPUBLIK
DEUTSCHLAND



DEUTSCHES
PATENTAMT

⑯ Patentschrift
⑯ DE 196 30 452 C 1

⑯ Int. Cl. 8:
B 29 D 30/44
B 29 D 30/08

Innerhalb von 3 Monaten nach Veröffentlichung der Erteilung kann Einspruch erhoben werden

⑯ Patentinhaber:

Continental Aktiengesellschaft, 30165 Hannover, DE

⑯ Erfinder:

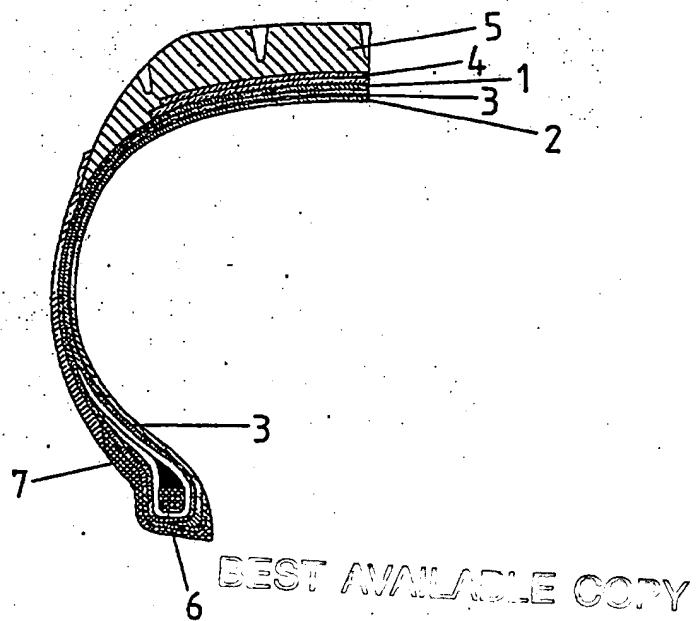
Hesse, Helko, 30900 Wedemark, DE

⑯ Für die Beurteilung der Patentfähigkeit
in Betracht gezogene Druckschriften:

US 54 37 751
US 52 00 009
EP 02 39 160 A2

⑯ Verfahren zur Herstellung einer Karkasse eines Reifens und Vorrichtung zur Verwendung in dem Verfahren

⑯ Ein Verfahren zur Herstellung einer aus mehreren Lagen aufgebauten Karkasse (1) eines Reifens, insbesondere eines Fahrzeugreifens, durch Wickeln der Lagen um eine Trommel (10) mit folgenden Schritten:
a) Ausbilden der Innenseele (2) aus einer luftdichten Gummischicht,
b) Auflegen der Einlage (3) auf die Innenseele (2), wobei das Einlagenmaterial aus in Gummimaterial eingebetteten Einlagenträgern (8) aus Kunststoff besteht, die vor dem Einbetten unter Temperatureinfluß vorgereckt wurden, und sich der Anfang und das Ende der aufgelegten Einlage im Nahtbereich überlappen,
c) Setzen der Wulstkerne (6),
d) Umschlagen der seitlichen Ränder der Einlage (3) um die Wulstkerne (6) und
e) Auflegen von Seitenstreifen (7) oder ähnlichem und Umschlagen um die Wulstkerne, zeichnet sich dadurch aus, daß das Einlagenmaterial im Anfangs- und Endbereich im Bereich der Überlappung erwärmt wird, um die Längung der vorgereckten Fäden (8) im Überlappungsbereich zurückzuführen.



DE 196 30 452 C 1

Beschreibung

Die Erfindung betrifft ein Verfahren zur Herstellung einer aus mehreren Lagen aufgebauten Karkasse eines Reifens, insbesondere eines Fahrzeugreifens, durch Wickeln der Lagen um eine Trommel mit folgenden Schritten:

- a) Ausbilden der Innenseele aus einer luftdichten Gummischicht;
- b) Auflegen der Einlage auf die Innenseele, wobei das Einlagenmaterial aus in Gummimaterial eingebetteten Einlagefäden aus Kunststoff besteht, die vor dem Einbetten unter Temperatureinfluß vorgereckt wurden, und sich der Anfang und das Ende der aufgelegten Einlage überlappen;
- c) Setzen der Wulstkerne;
- d) Umschlagen der seitlichen Ränder der Einlage um die Wulstkerne und
- e) Auflegen von Seitenstreifen oder ähnlichem und Umschlagen um die Wulstkerne.

Auf eine so hergestellte Karkasse werden anschließend der Gürtel und die Lauffläche des Reifens ebenfalls durch Wickeln auf einer Trommel aufgebracht, bevor der Reifen-Rohling dann vulkanisiert wird.

Die einzelnen Lagen sind jeweils Bahnen, die in eine solche Länge geschnitten wurden, daß sie in jeweils einer Schicht um den Reifen gelegt werden können, wobei das Ende jeder Bahn in aller Regel ihren Anfang anschließend überlappt, um sicherzustellen, daß ein über den Umfang auch wirklich geschlossener Streifen hergestellt wird. Die Einlage besteht aus einer Gummischicht, in die in Richtung der Breite (Querrichtung) als Festigkeitsträger Fäden eingebracht sind. Diese Fäden können beispielsweise aus Rayon, Polyester oder einem anderen Kunststoff bestehen. Gegenüber Rayonfäden haben Polyesterfäden den Vorteil, daß sie preiswerter sind. Nachteilig an ihnen ist aber, daß sie eine höhere Dehnfähigkeit besitzen. Wenn die gewickelte Karkasse in Form gebracht wird, wirken auf die in der Einlage befindlichen Fäden Zugkräfte. Ebenso treten beim Vulkanisieren des Reifens Zugkräfte in den Fäden auf, so daß sie sich dehnen. Um eine gleichmäßige definierte Dehnung der Fäden zu gewährleisten werden diese, bevor sie dem Kalandern zugeführt werden, um in Gummimaterial eingebettet zu werden, unter Temperatureinfluß vorgereckt. Die Längung der vorgereckten Fäden ist durch Wärmezufuhr rückführbar. Bei Erhitzung des Einlagenmaterials kommt es deshalb zu einer Schrumpfung der Einlage. Beim Vulkanisieren während des Heizens von Rohlingen in der Heizpresse haben die Einlagefäden folglich das Bestreben, sich zusammenzuziehen, was durch den Balgdruck verhindert wird. Nach der Vulkanisation (bei fehlendem Balgdruck) entsteht ein erhöhter Spannungszustand in den Einlagefäden, der im ausvulkanisierten Gummi eingefroren (fixiert) wird.

Bedingt durch das zuvor beschriebene Aufbauverfahren besitzt die Einlagenschicht an der Nahtstelle eine Überlappung von etwa 2 bis 6 mm. Hier besitzt die Einlage also die doppelte Materialstärke, die doppelte Dichte an Fäden, also Festigkeitsträgern, und dadurch einen veränderten E-Modul. An dieser Stelle der Einlage findet folglich bei gleicher Zugkraftbeaufschlagung eine geringere Dehnung des Einlagenmaterials statt. Das führt dazu, daß später beim fertigen Reifen im aufgepumpten Zustand die Nahtstelle der Einlage als Einschnürung im Seitenwandbereich sichtbar ist. Die Quali-

tät und Festigkeit des Reifens wird dadurch zwar nicht beeinträchtigt, es handelt sich jedoch um einen Schönheitsfehler, der gerade vom Laien häufig als Riß der Karkasse gedeutet und beim Reifen- oder Fahrzeughersteller reklamiert wird.

Die EP 02 39 160 A2 offenbart hierzu ein Verfahren zum Verhindern von Einschnürungen im Spleißbereich von Reifenkarkassen, bei dem das Karkassen- bzw. Einlagenmaterial nicht überlappt, sondern auf Stoß zusammengefügt wird und die kalandrierten Kettfäden an den Schnittstellen mit einem Spleißband überdeckt werden, das ebenfalls aus parallelen kalandrierten Kettfäden besteht, die jedoch zu den Kettfäden des Karkassenmaterials geneigt verlaufen.

Nachteiligerweise muß bei diesem Verfahren eine weitere gummierte bzw. kalandrierte Lage eines Faden- oder Cordmaterials konfektioniert und in einem separaten Arbeitsschritt auf die zu verbindenden Enden des Einlagenmaterials aufgebracht werden, wodurch der Ablauf komplizierter und die Teilevielfalt erhöht werden.

Einen ähnlichen Nachteil zeigt das in der US 54 37 751 offenbart Verfahren, bei dem ein zusätzliches Gummikissen im Bereich der Drahtkerne über oder zwischen den sich überlappenden Enden des Einlagenmaterials positioniert wird. Beim nachfolgenden Aufpumpen sorgt die dann durch die zusätzliche Gummilage in diesen Bereichen vorhandene größere Elastizität für eine Minderung der Einschnürung.

Die in der US 52 00 009 offenbart Vorrichtung bewirkt eine Streckung der für die Überlappung von Einlagenmaterial vorgesehenen Enden. Durch diese Streckung wird der Abstand zwischen den einzelnen Verstärkungscordern des Einlagenmaterials vergrößert bzw. im wesentlichen verdoppelt, so daß bei Überlappung solcher Art gestreckter Endbereiche und entsprechender Positionierung die Anzahl der Cordfäden in Bezug auf eine Längeneinheit nicht höher ist als in den einfachen nicht überlappten Bereichen. Die hierdurch erreichte Vergleichsmäßigung der durch die Anzahl der Cordfäden bestimmten Festigkeit des Einlagenmaterials verhindert zwar Einschnürungen, erfordert aber durch den Einsatz verschiedener Press- und Dehnungseinrichtungen nachteiligerweise einen hohen und zusätzlichen apparativen Aufwand innerhalb der Fertigungslinien.

Von dieser Problemstellung ausgehend soll das Verfahren so fortgebildet werden, daß eine Einschnürung des Reifens im Seitenwandbereich sicher vermieden wird.

Zur Problemlösung wird bei einem Verfahren nach dem Oberbegriff des Patentanspruchs 1 das Einlagenmaterial im Anfangs- und Endbereich im Bereich der späteren Überlappung erwärmt, um die Längung der vorgereckten Fäden im Überlappungsbereich zurückzuführen.

Mit diesem Verfahrensschritt wird ausgenutzt, daß die Längung der vorgereckten Fäden durch Wärmezufuhr rückführbar ist. Das Einlagenmaterial wird also im Bereich seiner Nahtstelle schrumpfen und eine höhere Dehnfähigkeit aufweisen. Im aufgepumpten Reifen können sich folglich die Fäden der Einlage im Überlappungsbereich stärker dehnen, so daß an dieser Stelle im Seitenwandbereich keine Einschnürung mehr auftreten kann. Die Temperatur und Erwärmtdauer ist abhängig von der Art der Kunststofffäden in ihrer Zusammensetzung und Dimension. Diese Parameter sind daher iterativ zu bestimmen.

Das Erwärmen des Einlagenmaterials kann auf der

Trommel erfolgen oder vorzugsweise vor dem Auflegen der Einlage, so daß der Bereich der späteren Überlappung erwärmt wird. Die Erwärmung kann über Teilbereiche der Breite des Materials oder über die volle Materialbreite erfolgen.

Vorteilhaft ist es, wenn das Einlagenmaterial über die ersten und letzten zwei bis sechs, insbesondere vier Fäden erwärmt wird. Damit erfolgt die Zurückführung der gelängten Fäden über einen ausreichend langen (bezogen auf die Umfangsrichtung) Bereich, um eine sichere Überlappung des Einlagenmaterials zu erhalten.

Wenn bei dem Verfahren die einzelnen Lagen in endlosen Bahnern der Trommel über eine Zuführeinrichtung zugeführt und unmittelbar vor dem Wickeln um die Trommel auf die passende Länge geschnitten werden, ist es insbesondere vorteilhaft, wenn das Einlagenmaterial vor dem Schneiden unmittelbar an der Schnittstelle so erwärmt wird, daß beidseitig der Schnittstelle dieselbe Anzahl Fäden erwärmt wird. Damit wird dann jeweils der Endbereich der aktuell zu verarbeitenden Lagenbahn und der Anfangsbereich der nächsten zu verarbeitenden Lagenbahn thermisch behandelt. Gleichzeitig ist sichergestellt, daß der Anfangsbereich und der Endbereich über dieselbe Länge behandelt sind, so daß die Nahtüberlappung anschließend vollständig durch verkürzte Fäden mit höherer Dehnfähigkeit besteht.

Vorzugsweise wird das Einlagenmaterial nach dem Erwärmen wieder abgekühlt um später ein Aufspreißen der Einlage beim Umschlagen der seitlichen Ränder vor ihrer Verarbeitung zu vermeiden. Insbesondere ist es vorteilhaft, wenn das Abkühlen vor dem Schneiden erfolgt. Zur Kühlung kann gekühlte Druckluft verwendet werden.

Während des Heizprozesses beim Vulkanisieren kommt es durch die vorherige Ausführung des erfindungsgemäßen Verfahrens zu folgendem Effekt: Alle Einlagefäden, die sich nicht in der Nahtüberlappung befinden, haben aufgrund der hohen Heiztemperatur das Bestreben sich zusammenzuziehen. Es entsteht ein erhöhter Spannungszustand in diesen Fäden. Die bereits geschrumpften Fäden in der Nahtüberlappung hingegen befinden sich in einem entspannten Zustand. Nach der Vulkanisation (bei fehlendem Balgdruck) entsteht in den vorbehandelten, entspannten Fäden ein geringerer Spannungszustand als in den restlichen Fäden. Dieser geringere Spannungszustand wird im vulkanisierten Gummi ebenso eingefroren (fixiert) wie der erhöhte Spannungszustand in den restlichen Fäden. Wie bereits erläutert bewirkt dieser Effekt, daß sich die Fäden der Nahtüberlappung im aufgepumpten Reifen stärker dehnen können als die restlichen Fäden. Dadurch wird also eine Einschnürung im Seitenwandbereich vermieden. Da in der Naht aber auch die doppelte Dichte an Fäden vorliegt, wird selbstverständlich eine Beule an dieser Stelle des Reifens wirksam verhindert.

Eine Vorrichtung zur Erwärmung des Einlagenmaterials zur Verwendung in dem Verfahren, bei dem die Zuführeinrichtung mit einer wenigstens ein Schneidmesser aufweisenden Schneideinrichtung versehen ist, ist erfindungsgemäß dadurch gekennzeichnet, daß unterhalb der Schneideinrichtung mindestens ein zumindest über Teilbereiche der Bahnbreite des Einlagenmaterials reichender, an das Einlagenmaterial heranbringbarer Wärmestrahler so angeordnet ist, daß beidseitig zum Schneidmesser ein eindeutig begrenzter und identischen Längenbereich des Einlagenmaterials erwärmt wird. Vorteilhaft ist es, wenn ein einziger Wärmestrahler so angeordnet ist, daß er über die volle Bahnbreite

des Einlagenmaterials reicht.

Damit kann das Verfahren in den automatisierten Fertigungsablauf integriert werden. Es ist dann sichergestellt, daß der Trennschnitt der Materialbahn auch tatsächlich an der Stelle erfolgt, an der diese erwärmt wurde.

Vorteilhafterweise ist der Wärmestrahler ein Infrarot-Strahler und zwischen dem Strahler und dem Einlagenmaterial ist ein geschlitztes Blech angeordnet, wobei die Länge des Schlitzes mindestens der Bahnbreite des Einlagenmaterials und seine Breite der Länge des zu erwärmenden Bereichs entspricht.

Ein Infrarot-Strahler bietet den Vorteil, daß seine Strahlung von glatten hellen Oberflächen reflektiert wird. Die Infrarotstrahlen werden folglich an dem zwischen dem Strahler und der Materialbahn angeordneten Blech reflektiert, während sie im Bereich des Schlitzes auf die Materialbahn auftreffen. Da die reflektierten Infrarotstrahlen das Blech nicht erhitzten können, bleibt dieses kalt, während sich die Materialbahn im Bereich des Schlitzes erwärmt. Das Blech dient deshalb als Schablone für das Erwärmen, so daß ein exakt definierter Längenbereich wärmebehandelt wird.

Um die Abkühlung der erwärmten Materialbahn zu erreichen ist eine zumindest über Teilbereiche der Breite reichende Kühlvorrichtung vorgesehen, die parallel beabstandete, auf die Materialbahn gerichtete Luftdüsen aufweist und mit Kaltluft betreibbar ist. Diese Vorrichtung wird vorzugsweise aktiviert, bevor die Materialbahn geschnitten wird. Wenn der Wärmestrahler über die volle Breite des Einlagenmaterials reicht, ist es vorteilhaft, wenn auch die Kühlvorrichtung entsprechend ausgestaltet ist.

Anhand einer Zeichnung soll die Erfindung nachfolgend näher erläutert werden. Es zeigen:

Fig. 1a und 1b den Aufbau eines PKW-Reifens;

Fig. 2a bis 2c die schematische Draufsicht auf die erfindungsgemäße Vorrichtung in jeweils anderer Funktionsposition;

Fig. 3a bis 3d die schematische Darstellung des Erwärmens der Einlage.

Der mehrlagig aufgebaute Reifen besteht im wesentlichen aus der Karkasse 1, der luftdichten Innenseele 2, der darüber angeordneten Einlage 3, dem Wulstkern 6, den Seitenstreifen 7 sowie dem auf die Karkasse aufgebrachten Gürtel 4 und dem Laufstreifen 5.

Vor dem Vulkanisieren wird der Rohling durch Wickeln bzw. Auflegen dieser einzelnen Lagen um bzw. auf einer nicht dargestellten Trommel hergestellt. Zunächst wird die Innenseele 2, die aus einer luftdichten Gummischicht besteht, aufgelegt. Die einzelnen Lagen liegen bahnförmig mit einer Länge vor, die im wesentlichen dem Trommelumfang entspricht. Die Trommel wird gedreht, bis das Ende der die Innenseele bildenden Bahn mit dem Anfang zusammentrifft, wobei im Nahtbereich eine geringfügige Überlappung hergestellt wird. Anschließend wird auf die Innenseele 2 die Einlage 3 aufgelegt. Die Einlage 3 ist ebenfalls eine streifenförmige Gummibahn, in die hintereinander eine Vielzahl (etwa 1000 Stück) Polyesterfäden 8 durch Kalandern eingebracht wurde. Die Fäden 8 verlaufen in Querrichtung des Einlagenmaterials.

Diese Polyesterfäden wurden vor dem Kalandern unter thermischer Beeinflussung vorgereckt. Durch erneutes Drehen der Trommel wird die Einlage vollständig auf der Trommel aufgelegt, wobei sich Anfang und Ende an der Naht etwa 1 bis 6 mm überlappen. Die Trommel wird nun in Richtung einer vorzugsweise über die volle

Trommelbreite reichende Heizvorrichtung gedreht, bis der Überlappungsbereich der Heizvorrichtung gegenüberliegt. Die nicht gezeigte Reizvorrichtung wird eingeschaltet und der Überlappungsbereich kurzzeitig so erwärmt, daß sich die zunächst vorgereckten Fäden 8 durch den Wärmeeinfluß wieder verkürzen. Die Fäden 8 im Überlappungsbereich (Nahtstelle) werden dadurch gegenüber den übrigen Polyesterfäden verkürzt und besitzen dann eine höhere Dehnfähigkeit. Anschließend werden seitlich die Wulstkerne 6 gesetzt. Kernanlegeringe fahren anschließend seitlich zu und schlagen die beiden äußeren Ränder der Innensee 2 und Einlage 3 um die Kerne 6 herum. Daran anschließen werden die Seitenstreifen 7 und gegebenenfalls eine weitere Verstärkungslage 9 aufgelegt und von außen um die Wulstkerne 6 herumgerollt. Die Karkasse 1 ist fertiggestellt, die Trommel wird im Durchmesser reduziert, so daß die Karkasse 1 von ihr abgenommen werden kann.

Vorzugsweise erfolgt die Erwärmung des Nahtbereichs nicht wie zuvor beschrieben auf der Trommel, sondern vorher, wie nachfolgend erläutert wird.

Bevor die Einlage 3 auf die Trommel gelegt wird, wird sie an ihren beiden Querseiten über eine der späteren Überlappung entsprechenden Länge mittels eines Heizbalkens 14 für etwa 6 bis 8 Sekunden auf ca. 170°C 25 erwärmt. Hierzu wird die konfektionierte Einlage 3 über den Heizbalken 14 geführt. Der erwärmte Bereich schrumpft, da sich die zunächst vorgereckten Fäden 8 durch den Wärmeeinfluß wieder verkürzen. Wenn die Einlage 3 an ihrem vorderen und hinteren Ende über einen Bereich von vier Fäden 8 erwärmt wurde, liegen an der Nahtstelle acht Fäden 8 vor, die gegenüber den übrigen Polyesterfäden verkürzt sind und eine höhere Dehnfähigkeit besitzen.

In den Fig. 2 und 3 ist der Verfahrensablauf des Erwärmens des Einlagenmaterials im Zusammenwirken mit einer automatischen Zuführvorrichtung 12 gezeigt, die auch HM-Servicer genannt wird und aus mehreren in unterschiedlichen Ebenen und Richtungen verlaufenden Förderbändern besteht, so daß die einzelnen "Gewebe"-Bänder jeweils positioniert der Trommel zugeführt werden. Vor der Trommel ist oberhalb der Zuführvorrichtung 12 eine Schneidvorrichtung 13 angeordnet, die zwei hier nicht näher dargestellte Hakenmesser umfaßt. Diese Hakenmesser werden auf die positionierte 45 Materialbahn so aufgesetzt, daß sie zunächst exakt in der Mitte der zu schneidenden Bahn aufsetzen und dann nach außen auseinanderfahrend die Bahn durchtrennen. Hierzu ist es bekannt, daß die Bahn dabei festgeklemmt wird, um einen Verzug beim Schneiden und damit einen 50 schießen Schnittverlauf zu vermeiden. In Fig. 2a ist die Heizvorrichtung 20 in ihrer Grundposition dargestellt. Die Einlage 3 wird in ihre Schneidposition vorgefordert. Der Schneidbereich der Schneidvorrichtung 13 ist mit 18 bezeichnet. Wenn sich die Einlage 3 in Schneidposition befindet, fährt zunächst das als Schablone dienende Blech 16 vor, das mit einem ca. 6 bis 8 mm breiten Schlitz 17 versehen ist. Die Breite des Schlitzes 17 entspricht der Länge des Nahtüberlappungsbereichs der Einlage 3. Die Länge des Schlitzes 17 entspricht mindestens der Breite der Einlage 3. Das Blech 16 fährt so weit vor, daß der Schlitz 17 unmittelbar über der durch den Trennbereich 18 vorgegebenen späteren Schnittlinie zu liegen kommt. Das Blech 16 wird dann auf das Einlagenmaterial abgesenkt. Anschließend fährt der Infrarotstrahler 14 vor und erwärmt durch den Schlitz 17 die Einlage 3. Die seitlich des Schlitzes 17 auf das Blech 16 auftreffende Infrarotstrahlung wird von diesem reflek-

tiert, so daß keine Erwärmung des Bleches 16 stattfindet. Die Einlage 3 wird folglich exakt in dem Bereich erwärmt, der durch den Schlitz 17 freigegeben ist. Nach Beendigung der optimalen, zuvor durch Iteration gefundenen Erwärmtdauer wird der Infrarotstrahler 14 in seinen hinteren Bereich zurück gefahren. Der vorerhitzte Bereich wird über eine mit Luftdüsen 19 versehene Kühlvorrichtung 15 auf Raumtemperatur zurückgekühlt. Anschließend werden das Blech 16 und die Kühlvorrichtung 15 ebenfalls aus dem Trennbereich 16 des Messers zurück gefahren und die Lage 3 getrennt, wodurch mit einem Schnitt das hintere Ende der jetzt zur Verarbeitung anstehenden Stück aus der Einlagenbahn und das vordere Ende des als nächsten zur Verarbeitung anstehenden Stück Einlagenbahn erwärmt.

Bezugszeichenliste

- 1 Karkasse
- 2 Innensee
- 3 Einlage
- 4 Gürtel
- 5 Laufstreifen
- 6 Wulstkern
- 7 Seitenstreifen
- 8 Faden
- 9 Verstärkungslage
- 12 Zuführvorrichtung
- 13 Schneidvorrichtung
- 14 Infrarot-Strahler
- 15 Kühlvorrichtung
- 16 Blech
- 17 Schlitz
- 18 Trennbereich des Schneidmessers
- 19 Luftdüsen
- 20 Heizvorrichtung.

Patentansprüche

1. Verfahren zur Herstellung einer aus mehreren Lagen aufgebauten Karkasse (1) eines Reifens, insbesondere eines Fahrzeugreifens, durch Wickeln der Lagen um eine Trommel (10), mit folgenden Schritten:

- a) Ausbilden der Innensee (2) aus einer luftdichten Gummischicht,
- b) Auflegen der Einlage (3) auf die Innensee (2), wobei das Einlagenmaterial aus vorgereckten, in Gummi eingebetteten Einlagefäden aus Kunststoff besteht, die vor dem Einbetten unter Temperatureinfluß vorgereckt wurden, und sich der Anfang und das Ende der aufgelegten Einlage (3) überlappen,
- c) Setzen der Wulstkerne (6),
- d) Umschlagen der seitlichen Ränder der Einlage (3) um die Wulstkerne (6) und
- e) Auflegen von Seitenstreifen (7) oder ähnlichem und Umschlagen um die Wulstkerne (6),

dadurch gekennzeichnet, daß das Einlagenmaterial im Anfangs- und Endbereich im Bereich der Überlappung erwärmt wird, um die Längung der vorgereckten Fäden (8) im Überlappungsbereich zurückzuführen.

2. Verfahren nach Anspruch 1, dadurch gekennzeichnet, daß das Erwärmen des Einlagenmaterials vor dem Auflegen der Einlage (13) im Bereich der späteren Überlappung erfolgt.

3. Verfahren nach Anspruch 1 oder 2, dadurch ge-

kennzeichnet, daß die Erwärmung über die volle Breite des Einlagenmaterials erfolgt.

4. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 3, dadurch gekennzeichnet, daß das Einlagenmaterial über die ersten und letzten zwei bis sechs Fäden (8) 5 erfolgt.

5. Verfahren nach Anspruch 4, dadurch gekennzeichnet, daß das Einlagenmaterial über die ersten und letzten vier Fäden (8) erwärmt wird.

6. Verfahren nach einem der Ansprüche 2 oder 3, 10 wobei die einzelnen Lagen in endlosen Bahnen der Trommel (10) über eine Zuführeinrichtung (12) zu- geführt und vor dem Wickeln um die Trommel (8) auf die passende Länge von einer Schneidvorrich- tung (13) geschnitten werden, dadurch gekenn- 15 zeichnet, daß das Einlagenmaterial vor dem Schnei- den unmittelbar an der späteren Schnittstelle so erwärmt wird, daß beidseitig der Schnittstelle die- selbe Anzahl Fäden (8) erwärmt wird.

7. Verfahren nach einem der Ansprüche 1 bis 6, 20 dadurch gekennzeichnet, daß die Erwärmtdauer festgelegt ist.

8. Verfahren nach Anspruch 7, dadurch gekenn- 25 zeichnet, daß nach dem Erwärmen das Einlagenma- terial wieder abgekühlt wird.

9. Verfahren nach Anspruch 8, dadurch gekenn- 25 zeichnet, daß das Abkühlen vor dem Schneiden er- folgt.

10. Vorrichtung zur Erwärmung des Einlagenmate- rial zur Verwendung in dem Verfahren nach einem 30 Anspruch 6 bis 9, wobei die Zuführeinrichtung (12) mit einer wenigstens ein Schneidmesser auf- weisenden Schneideeinrichtung (13) versehen ist, da- 35 durch gekennzeichnet, daß unterhalb der Schneidein- richung (13) mindestens ein zumindest über Teilbereiche der Bahnbreite des Einlagenmaterials reichender, an das Einlagenmaterial heranbringba- 40 rer Wärmestrahler (14) so angeordnet ist, daß er beidseitig zum Schneidmesser einen eindeutig be- grenzten und identischen Längenbereich des Einla- genmaterials erwärmt.

11. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch ge- 45 kennzeichnet, daß der Wärmestrahler (14) über die volle Bahnbreite des Einlagenmaterials reicht.

12. Vorrichtung nach Anspruch 10, dadurch ge- 45 kennzeichnet, daß der Wärmestrahler (14) ein In- frarotstrahler ist und zwischen dem Strahler (14) und dem Einlagenmaterial ein geschlitztes Blech (16) angeordnet ist, und die Länge des Schlitzes (17) mindestens der Bahnbreite des Einlagenmaterials 50 und seine Breite der Länge des zu erwärmenden Bereichs entspricht.

13. Vorrichtung nach einem der Ansprüche 10 bis 12, dadurch gekennzeichnet, daß eine zumindest über Teilbereiche der Bahnbreite reichende Kühl- 55 vorrichtung (15) vorgesehen ist, die parallel beab- standete, auf die Materialbahn gerichtete Luftdü- sen (19) aufweist und mit Kaltluft betreibbar ist.

14. Vorrichtung nach Anspruch 13, dadurch ge- 60 kennzeichnet, daß die Kühlvorrichtung (15) über die volle Bahnbreite der Materialbahn reicht.

Hierzu 3 Seite(n) Zeichnungen

FIG. 1a

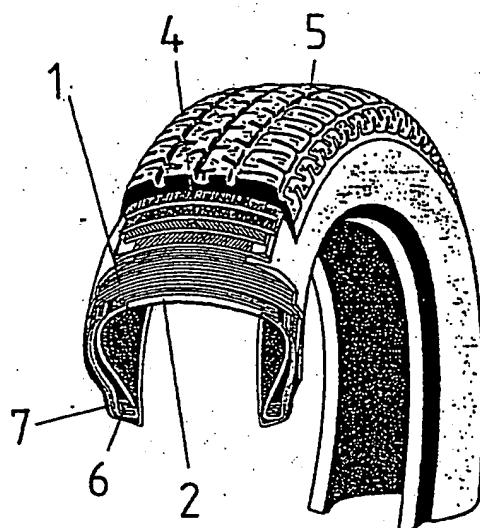
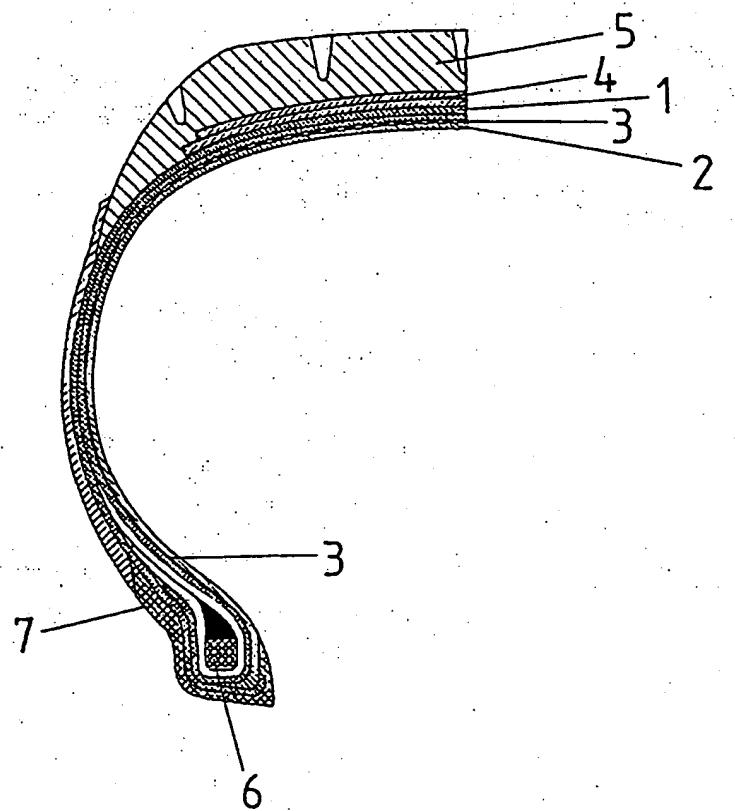


FIG. 1b



DRAFT ATTACHED COPY

FIG. 2a

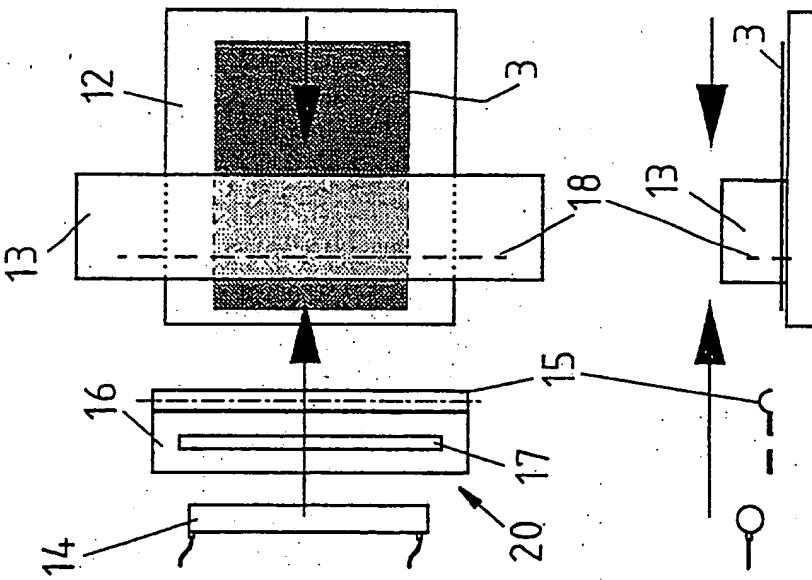


FIG. 2b

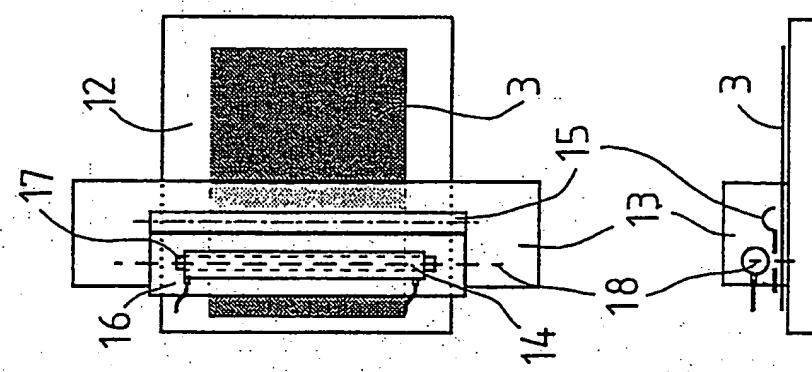
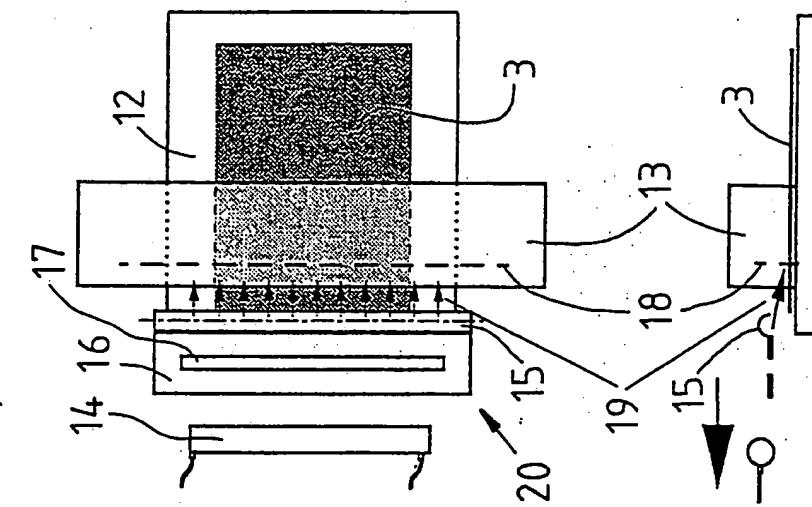


FIG. 2c



LAST AVAILABLE COPY

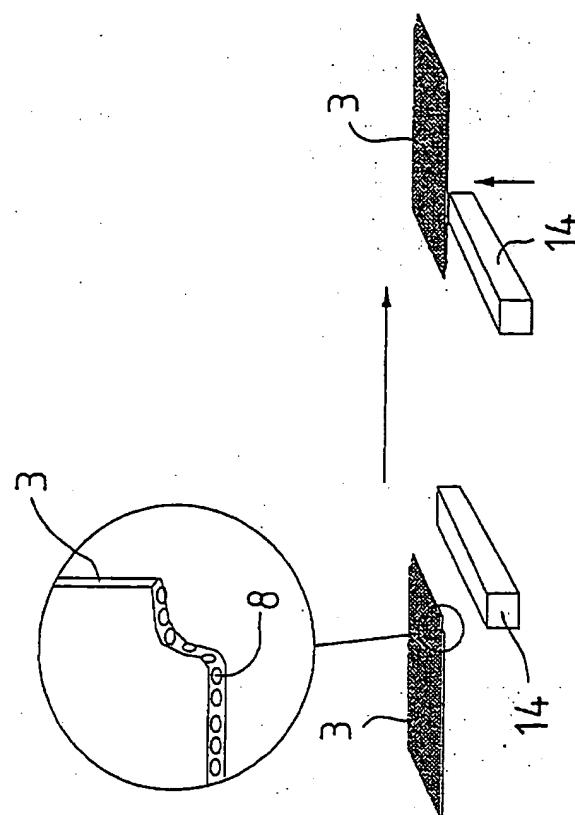


FIG. 3b

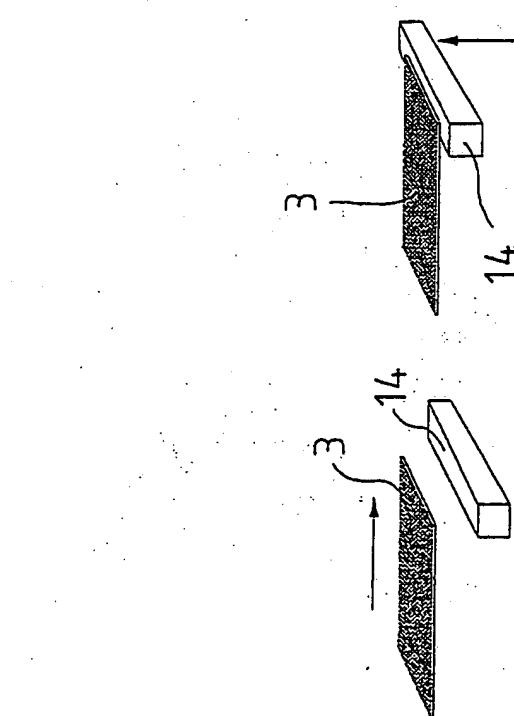


FIG. 3a

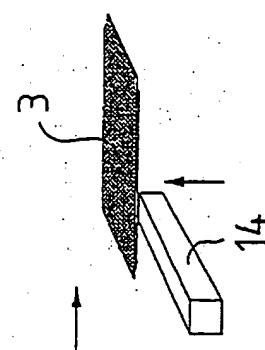


FIG. 3d

EESTI AVAALDALE COPIY